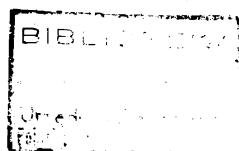


URZĄD PATENTOWY



B61g 3/16

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

## OPIS PATENTOWY

Nr 5988.

Kl. 20 e 3.

Valenty Wrocławski  
(Chicago, Stany Zjednoczone Ameryki).

## Sprzęg do wagonów kolejowych.

Zgłoszono 15 czerwca 1920 r.

Udzielono 29 września 1926 r.

Wynalazek dotyczy sprzęgu do wagonów kolejowych, którego hak posiada taki kształt i jest tak urządzony, że naprężenia wywołane wstrząśnieniami zostają przeniesione bezpośrednio na swobodny koniec trzonu.

Rysunek przedstawia przykład wykonania sprzęgu, stanowiącego przedmiot niniejszego wynalazku.

Fig. 1 przedstawia widok z góry, a fig. 2—widok z boku sprzęgu, fig. 3 przedstawia hak w położeniu otwartym, a fig. 4 i 5 — przekroje według linii 4—4 na fig. 1, ewentualnie 5—5 na fig. 4.

Sprzęg składa się z trzonu 1 i połączonego z nim przegubowo haka 2, posiadającego taki kształt, że można go szczeplić z takim samym hakiem drugiego wagonu (fig. 1).

Trzon 1 jest osadzony na końcu wagonu w nieprzedstawionym na rysunku urządzeniu sprzęgłowym, przymocowanemu w sposób zwykły do spodu wagonu. Zewnętrzny koniec trzonu 1 tworzy głowicę 3 (fig. 1 i 3) o płaskiej pionowej powierzchni czołowej 8, prostopadłej do osi trzonu. W głowicy 3, w pobliżu jej końców, znajdują się otwory 4, 5 (fig. 1, 2 i 3). Przez otwór 4 przechodzi sworzень 6, a przez otwór 5 sworzень 7, dający się łatwo wyciągać. Tylony koniec haka 2 posiada wcięcie o tej samej szerokości, co głowica 3 i ma kształt widełek, obejmujących swymi częściami bocznymi 10 umieszczoną w niej głowicę 3. Hak 2 przymocowuje się do głowicy 3 zapomocą sworzni 6 i 7. W częściach bocznych 10 widlastego końca haka znajdują się otwory 12, 13 (fig. 2), odpowiadające otworom 4,

5 głowicy, przez które przetknięte są luzno sworznie. Przy spinnaniu lub przetaczaniu wagonów, hak 2 swą ścianką 11 zostaje dociągnięty do czołowej ścianki 8 końca trzonu 3, wskutek czego wstrząśnienia doznawane przez hak są przenoszone przezeń bezpośrednio na trzon 1, a nie za pośrednictwem sworzni 6 i 7.

Wzdłuż otworu 5 głowicy 3 znajduje się żłobek 16 (fig. 4); także żłobki znajdują się także wzdłuż otworów 13, bocznych części 10 haka. W górnej części bocznej 10 haka żłobek nie jest zrobiony na całej długości otworu 13 tak, że tworzy się ząb 14 (fig. 4). Sworzeń 7 posiada występ 15, przesuwany się w żłobkach 16 przy wyciąganiu sworzni 7, podczas rozłączania haka 2 z głowicą 3. Po wysunięciu sworzni 7 z otworu 13 haka 2, występ 15 opiera się o ząb 14, utrzymując go w położeniu wysuniętem.

W celu umożliwienia obracania haka 2 około sworzni 6, zrobione jest wycięcie 17 w ściance 11.

Hak 2 posiada wcięcie 19 i wypukłą główkę 20 o przekroju odpowiadającym wcięciu 19 tak, że części te po sprzęgnięciu przylegają do siebie (fig. 1). Powierzchnia wewnętrzna 21 haka jest pionowa i prostopadła oraz symetryczna do osi podłużnej trzonu 1. Powierzchnia 21 znajduje się z boku osi podłużnej trzonu 1 przy położeniu niesprężonym haków (fig. 3). W celu umożliwienia główce haka 20 sprzęgła drugiego wagonu wejścia do wcięcia 19, przy położeniu niesprężonym haków (fig. 3), powierzchnia 21 znajduje się z boku osi podłużnej trzonu 1. Po sprzęgnięciu wagonów powierzchnie wewnętrzne 21 stykają się ze sobą.

Wstrząśnienia przejmowane przez haki zostają przeniesione z końców 19 bezpośrednio na trzon bez naprężania sworzni 6 i 7. W celu rozłączenia wagonów sworznie

7 zostają podniesione (fig. 2) zapomocą łańcuchów przez jakiekolwiek nie przedstawione na rysunku urządzenie.

### Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprzęg do wagonów kolejowych, którego hak obracalny w płaszczyźnie poziomej jest połączony przegubowo z trzonem (1), znamienny tem, że główka haka (20) jest wypukła, wcięcie (19) zaś haka jest wklęsłe o przekroju odpowiadającym wypukłości główki tak, iż w sprzężonym położeniu sprzęgu główka jednego haka wypełnia całkowicie wcięcie drugiego haka.

2. Sprzęg do wagonów kolejowych według zastrz. 1, znamienny tem, że haki (2) w położeniu sprzężonym opierają się wzajemnie powierzchniami wewnętrznymi (21), które są prostopadłe i symetryczne względem osi podłużnej trzonów (1).

3. Sprzęg do wagonów kolejowych według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że hak (2) jest połączony z trzonem zapomocą dwóch sworzni (6 i 7).

4. Sprzęg do wagonów kolejowych według zastrz. 1 i 3, znamienny tem, że sworznie (7) posiada występ (15), wchodzący w żłobek (16), wykonany nie na całej długości otworu haka tak, że sworzeń (7) nie może być całkowicie wyjęty ze swego łożyska (5).

5. Sprzęg do wagonów kolejowych według zastrz. 1, znamienny tem, że hak (2) posiada na brzegu przylegającym do sworzni (6) wycięcie (17) w płaszczyźnie (11), w które wchodzi narożnik (18) głowicy trzonu (3) dla umożliwienia i ograniczenia odchylenia haka.

Valenty Wrocławski.

Zastępca: K. Czempirski,  
rzecznik patentowy.

